

Gra o CPK

7 lutego 2024

Centralny Port Komunikacyjny to jeden z największych infrastrukturalnych projektów w historii Polski. Jak wiadomo, ma on się składać z wielkiego lotniska oraz centralnego portu kolejowego będącego osią dla obecnych i nowych linii szybkich kolei zbiegających się w okolicach gminy Baranów, na linii Warszawa-Łódź. O CPK toczy się potajemna gra wielu interesów.



Sama idea budowy lotniska powstała jeszcze w 70. latach XX w., kiedy słusznie zakładano, że prędzej czy później lotnisko na Okęciu w Warszawie zostanie zakorkowane przez wzrastający popyt na lotnicze podróże i niemożność jego rozbudowy.

Obecnie dalsza realizacja tego projektu stanęła pod znakiem zapytania. Ten projekt jest tak duży, że nie można go od tak wyrzucić do kosza, mimo że nie ulega wątpliwości, że obecna koalicja rządząca, a przede wszystkim wiodąca partia Platforma Obywatelska jest bardziej na „nie” niż na „tak”. Wobec wagi projektu zdecydowano się na przeprowadzenie audytu, który ma wykazać sensowność lub jej brak w kontynuowaniu tego projektu.

Gracze

Koalicja Obywatelska. Wbrew obiegowym opiniom Platforma wcale nie była od początku przeciwna budowie portu lotniczego. W 2010 r., kiedy ekipa Tuska była u władzy, rozważano jego budowę. Minister infrastruktury Cezary Grabarczyk podał nawet daty rozpoczęcia i zakończenia tej budowy. Miała ona się zacząć w 2013 r. i skończyć w 2020 r. Sytuacja się zmieniła o 180 stopni, kiedy do władzy doszedł PiS. Wówczas ruszyła totalna krytyka tego pomysłu. Najbardziej znana jest wypowiedź wiceprzewodniczącego PO, prezydenta stolicy Rafała Trzaskowskiego, który powiedział: „PiS chce budować lotnisko w

szczerym polu, opartym na gigantomanii. Ja uważam, że jest to gigantomania. Przy tym, że będziemy mieli w ciągu dwóch lat lotnisko w Berlinie". Ta wypowiedź prezydenta Warszawy stała się klasykiem i była wykorzystywana jako dowód na to, że platformerska opozycja jest adwokatem interesów Berlina. Ta niefortunna wypowiedź stała się szybko propagandowym argumentem przeciwko niemerytorycznym i merytorycznym krytykom budowy CPK, którzy wtedy narażali się z góry na zarzut niedbania o polskie interesy.

Krytykę CPK podjął Donald Tusk, uznając, że setki milionów złotych zostało wyrzuconych na wynagrodzenia i fanaberie i że jest to polityczny pomysł pod wieloma względami chory. Szef PO dodał, że po wyborach ten projekt zostanie zablokowany. To typowe zachowanie tego polityka, który zostawia sobie otwartą furtkę. Zablokowany to nie znaczy przekreślony. Tusk dodał, że po wyborach ten projekt będzie zweryfikowany. Podczas kampanii wyborczej Koalicja Obywatelska przykleiła do protestu mieszkańców, którzy mieli zostać wywłaszczeni na skutek planowanej budowy CPK.

Prawo i Sprawiedliwość. Ta do niedawna partia rządząca, a obecnie partia opozycyjna, jest największym adwokatem CPK, który miał być ich flagowym projektem, bezsprzecznie największą inwestycją, symbolem ich sukcesu, a jednocześnie cywilizacyjnym awansem Polski do pierwszej ligi europejskich państw, jeśli nie w ogóle to przynajmniej w transporcie lotniczym. Dla partii Jarosława Kaczyńskiego rezygnacja z kontynuacji tego projektu stanie się wymarzoną propagandową amunicją przeciw rządzącej koalicji, która zapewne przez cały czas obecnej kadencji będzie wystrzeliwana pod hasłem „my chcieliśmy dołączyć Polskę do pierwszej ligi europejskiej, a oni niszczą tę szansę i zabijają nasz rozwój”. PiS uważa, że każdy duży kraj europejski ma międzykontynentalny port lotniczy i budowa go na przecięciu linii Warszawa-Łódź, w centralnym i dość ludnym miejscu Polski, da naszemu krajowi, jak to powiedział obecnie już były pełnomocnik rządu dla CPK

Marcin Horała „przejęcie poważnego segmentu rynku międzykontynentalnego i poważnej części segmentu Cargo, który obecnie oddajemy za granicę de facto »za frajer«”.

Konfederacja. Stanowisko tego ugrupowania przedstawił jeden z jego liderów Krzysztof Bosak, który stwierdził jeszcze przed wyborami, że zapowiadany audyt jest bezsensowny i nie należy tej inwestycji wstrzymywać. Ona jest potrzebna dla rozwoju gospodarczego kraju i wiadomo jest o tym od pięciu dekad. Bosak dodał, że projekt CPK powinien być wspólnym projektem wszystkich partii, a nie być zawłaszczonym przez jedną. Dodał przy tym, że ten projekt rozwija się zdecydowanie za wolno.

Trzecia Droga. Jest „za” kontynuacją tego projektu, ale z modyfikacjami. Uważają, że należy kontynuować część kolejową. Sceptyczni są odnośnie budowy lotniska. Według Mirosława Suchonia, obecnie posła, budowa centralnego lotniska będącego hubem dla obcokrajowców będzie jednocześnie degradacją regionalnych lotnisk obsługujących polskich obywateli. Na inwestycje tych lotnisk zabraknie pieniędzy.

Amerykanie. Rząd USA nie wyraża swojego stanowiska w sprawie CPK, ale różnego rodzaju znaki świadczą, że jest zainteresowany tym projektem i popiera go. Już kilka lat temu miała miejsce amerykańsko-polska debata na temat Centralnego Portu Komunikacyjnego, w którym udział wzięli John Armstrong, radca ds. ekonomicznych w ambasadzie USA i b. dowódca wojsk NATO w Europie gen. Ben Hodges. Podczas tej debaty zatytułowanej „CPK jako strategiczny projekt infrastruktury w Europie Środkowo-Wschodniej i szansa na intensyfikację relacji polsko-amerykańskich”, gen Hodges powiedział: „Polska potrzebuje takiej inwestycji ze względów transportowych, lotniczych, wojskowych, ale jej uruchomienie wymaga zapewnienia wysokiego stopnia cyberbezpieczeństwa”.

Właśnie amerykańscy generałowie są tymi, którzy najbardziej zainteresowani są budową tego portu komunikacyjnego. Wspomniany gen. Hodges stwierdził, że „inwestycje takie jak

CPK są potrzebne do szybkiego reagowania na wschodniej flance NATO, ze względu np. na możliwości logistyczne i odpowiednią przepustowość". Według amerykańskiego generała cały port komunikacyjny będący węzłem lotniczo-kolejowym znacznie ułatwi szybki przerzut sił wojskowym na znacznie większą skalę niż obecnie. Dowódca dodał, że żaden komunikacyjny port w Europie Środkowo-Wschodniej nie zapewnia takich możliwości, jakie może stworzyć CPK. Na dwa dni przed wyborami w Polsce, co mogło być odczytane jako wskazówka dla nowego polskiego rządu, jaki by nie był, b. zastępca dowódcy wojsk NATO w Europie gen. John Gronski powiedział, że „CPK zwiększy możliwość szybkiego przemieszczania się wojsk NATO”, dodając, że dla tego przerzutu konieczne będzie nie tylko lotnisko, ale i drogi oraz autostrady z i do CPK. Znany amerykański politolog, Polak z pochodzenia, Andrew Michta oświadczył, że CPK musi być najwyższą priorytetową inwestycją, jeśli chcemy poprawić mobilność wojsk NATO.

Jednak po wyborach sprawa tej priorytetowej inwestycji mogła stać się niejasna. Świadczy o tym niespodziewana wizyta doradcy ds. bezpieczeństwa USA Jacka Sullivana w Polsce. 2 tygodnie po wyborach przyjechał do Polski, żeby przypilnować realizację amerykańskich interesów przez szykującą się do przejęcia władzy opozycyjną koalicję. Kwestia dotyczyła zakupu przez Wojsko Polskie czołgów Abrams, wyrzutni rakiet HIMARS i amerykańskiej budowy elektrowni atomowej oraz – jak się sądzi – zapewne ważnych dla Amerykanów punktów transportowo-logistycznych: Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz budowy terminala kontenerowego w Świnoujściu. Oficjalnie Sullivan spotkał się z ambasadorem USA Markiem Brzezinskim. Skutki tej wizyty można było szybko zobaczyć. Ex-minister Obrony Narodowej Tomasz Siemoniak przestał snuć rozważania o planach ograniczenia armii z 300 tys. na 150 tys. Jak napisał dowcipnie jeden z internautów, „Rewizor przyjechał zdyscyplinować Donalda”.

Niemcy. Oficjalnie nie angażują się w sprawę CPK, ale jest

wiadome, że polski hub będzie konkurencją dla Berlina, więc nie należy się łudzić, że Niemcy będą spokojnie przyglądać się jego budowie. Prezes Związku Przedsiębiorców i Pracodawców Cezary Kazimierczak ocenił, że Niemcy wiele w tej sprawie robią: „Jedynym beneficjentem wstrzymania (tak, wstrzymania, bo wcześniej czy później zostanie zbudowany) projektu CPK będą Niemcy. I nie chodzi o ruch pasażerski, tylko o cargo – czyli grube miliardy z opłat i ceł i nasi sąsiedzi robią bardzo dużo, żeby port nie powstał”.

Niewątpliwie jest to racja. Tak jak berliński port lotniczy Berlin-Brandenburg odbiera nam polskich pasażerów, którzy z Lubuskiego czy Zachodniopomorskiego wolą raczej wybrać niemiecki port niż polski, tak po wybudowaniu CPK my odbierzemy część zysku Berlinowi.

Statyści. To mieszkańcy zainteresowanych gmin, na terenie których powstanie CPK. Donald Tusk na przedwyborczym spotkaniu z nimi mówił, że dobrze, iż taka inwestycja nie ruszyła, ponieważ można będzie ją zablokować. Mówił też, że podczas jego rządów przeprowadzono wiele inwestycji drogowych i nie było protestów mieszkańców, dając do zrozumienia, iż PiS nie potrafił uszanować opinii zainteresowanych pozostaniem ludzi. Należy domniemywać, że część z nich wzięła na serio słowa Tuska i liczy, że CPK nie powstanie. Przykro stwierdzić, ale wyborcze obietnice obowiązują tylko tych, którzy w nie wierzą.

Koalicja Obywatelska w akcji

Gdyby decyzja o kontynuowaniu prac nad CPK zależała tylko od Koalicji Obywatelskiej, to Centralny Port Komunikacyjny na pewno by nie powstał. Świadczy o tym powołanie Macieja Laska na stanowisko pełnomocnika rządu ds. CPK. Lasek to znany przeciwnik tego projektu, uczestnik demonstracji CPK Stop. To czołowy przedstawiciel lobby anty-CPK. To lobby propaguje nową koncepcję. Zamiast budowy CPK rozbudowywać regionalne lotniska. Lasek proponuje zwiększenie potencjału

przepustowości lotniska Okęcie w Warszawie. To raczej poroniony pomysł, ponieważ Okęcie osiągnęło już limit środowiskowy 600 operacji dziennie. Ponadto żadne lotnisko nie będzie w stanie tak szybko obsłużyć kontyngentu wojsk NATO.

Według b. pełnomocnika Mikołaja Wilda CPK będzie miał przepustowość obsługi 200 tys. żołnierzy w ciągu dnia.

Na razie Lasek odwołał Radę Nadzorczą CPK i powołał do niej swoich znajomych, osoby, które – jak twierdzi – zna osobiście. Z ich życiorysów wynika, że są to osoby z doświadczeniem pracy w lotnictwie i żegludze powietrznej. Rada Nadzorcza odwołała prezesa Mikołaja Wilda, a nowo powołany przewodniczący RN Filip Czernicki został oddelegowany na trzy miesiące do pełnienia funkcji prezesa zarządu. Wydaje się, że segment szybkich kolei łączący centralny kolejowy węzeł komunikacyjny z największymi miastami zostanie utrzymany. On nie zagraża niemieckim interesom. Decyzja o kontynuacji CPK zostanie podjęta po zakończeniu audytu, do końca marca.

Gra o CPK

Nasza wielka, planowana inwestycja od samego początku stała się polem zaciętej rywalizacji pomiędzy USA, Chinami a Niemcami. Gra idzie o kontrolę łańcuchów dostaw w komunikacji lądowej pomiędzy Europą a Centralną i Wschodnią Azją oraz o skomunikowanie pomiędzy lądowymi portami obu kontynentów.

Jacek Bartosiak, prezes CPK w latach 2018-2019, a więc w początkach tej inwestycji w swoim tekście, „O co nam chodziło z Centralnym Portem Komunikacyjnym”, pisał o naciskach zagranicznych. Jak pisze autor, „projekt w początkowej fazie był obiektem nieustannego zainteresowania urzędników amerykańskich, chińskich i niemieckich”. Zainteresowani chcieli, żeby ten projekt był zgodny z ich interesami i był budowany na ich warunkach. Nie zabrakło też opcji wykolejenia projektu. Początkowo bardzo aktywni byli Chińczycy. Przedstawiciele Kraju Smoka chcieli sfinansować budowę Portu,

zbudować go kompleksowo i bardzo starali się zawrzeć z Polską porozumienie w tej sprawie. CPK miało stać się ważnym hubem na ich Jedwabnym Szlaku. Amerykanie wykorzystując pozycję gwaranta bezpieczeństwa Polski, kontrowali. Kwestię ostatecznie rozstrzygnęła wojna na Ukrainie i jednoznaczne opowiedzenie się Polski po stronie amerykańskiej. Niemcy, którzy zdaniem Bartosiaka weszli do gry ostatni, starali się wykorzystać mechanizmy nacisku UE oraz bezpośredni nacisk na liderów politycznych w Polsce. Za parę tygodni dowiemy się, czy ten projekt, na który wydano już 3 mld zł, będzie kontynuowany i które wpływy w Polsce są silniejsze: amerykańskie, czy niemieckie.

Autorstwo: Wojciech Tomaszewski

Źródło: [Nczas.info](https://nczas.info)